Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

30 175 Luchtkwaliteit

33 043 Groene economische groei in Nederland (Green Deal)

Nr. 243 **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 juli 2016

Met deze brief ga ik in op het verzoek van 18 mei 2016 van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu om te reageren op het artikel over de uitstoot van scooters in NRC Next en het verzoek om het TNO-rapport zo snel mogelijk toe te sturen. Tevens geef ik met deze brief invulling aan de toezeggingen die door de Minister van Infrastructuur en Milieu op 25 mei 2016 en 26 mei 2016 bij respectievelijk het AO Transportraad en het AO Wegverkeer en Verkeersveiligheid zijn gedaan om de reactie op het TNO-rapport van politieke duiding te voorzien.

Brom- en snorfietsemissies in de praktijk

Bijgaand stuur ik u het gevraagde TNO-rapport[1]. Het doel van het rapport was om op basis van bestaande onderzoeken de kennis rondom emissies van brom- en snorfietsen in kaart te brengen. Het rapport laat zien dat ondanks de relatief hoge praktijkuitstoot van individuele brom- en snorfietsen vergeleken met moderne personenvoertuigen, de totale bijdrage daarvan aan de verkeersemissies van schadelijke stoffen zeer beperkt is. Aangezien brom- en snorfietsen voor relatief weinig voertuigkilometers verantwoordelijk zijn acht ik de huidige emissiegegevens voldoende om de bijdrage aan de luchtkwaliteit te berekenen. Bij sommige gemeenten is er echter behoefte aan aanvullende emissiemetingen. Het initiatief voor deze metingen ligt bij de gemeenten. Ik ben eventueel bereid een deel van de kosten voor deze metingen voor mijn rekening te nemen.

[1] TNO, 2016 R10093, «Brommers in de stedelijke leefomgeving», raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

kst-30175-243
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2016

Bronbeleid en Europese regelgeving

Bronbeleid en Europese regelgeving zijn zeer effectief om de emissies van brom- en snorfietsen terug te dringen. Een grote stap hierin is gezet door de inwerkingtreding van Verordening nr. 168/2013 begin dit jaar. Deze verordening stelt vanaf 2017 strengere emissie-eisen aan brom- en snorfietsen met een nieuwe typegoedkeuring en vanaf 2018 aan alle brom- en snorfietsen. Naar huidig inzicht betekent dit het einde van de verkoop van tweetakt voertuigen, aangezien het erg duur is voor fabrikanten om deze aan de nieuwe emissie-eisen te laten voldoen.

Zoals op 19 oktober 2015 bij de beantwoording van vragen van het lid Dik-Faber (CU) is aangegeven[2] wordt in deze verordening de toezichtfunctie van typegoedkeuringsautoriteiten verder gespecificeerd en minder vrijblijvend. Daarnaast gaan de nieuwe emissie-eisen gepaard met een duurzaamheidseis, waardoor brom- en snorfietsen 11.000 kilometer aan de emissie-eisen moeten blijven voldoen om een typegoedkeuring te krijgen. Deze eis ontbrak in eerdere verordeningen, waardoor fabrikanten goedkope onderdelen konden gebruiken om aan milieueisen te voldoen, die het in de praktijk sneller konden begeven.

Green Deal schone brom- en snorfietsen

Tweetakt brom- en snorfietsen zijn de grootste bron van vervuiling, geluidsoverlast en ergernis binnen deze voertuigcategorie. De eerder genoemde verordening biedt lidstaten de mogelijkheid een zogenoemde restantvoorraadregeling te treffen. Door zo'n regeling kunnen fabrikanten van de mogelijkheid gebruik maken om een beperkt aantal voertuigen uit hun voorraad alsnog gedurende 2,5 jaar op de markt te brengen nadat strengere emissie-eisen in werking zijn getreden.

Zoals eerder bij de beantwoording van bovengenoemde vragen is aangekondigd, heb ik onderzocht of de mogelijkheid bestaat verzoeken van fabrikanten tot het treffen van een restantvoorraadregeling niet te honoreren. Juridisch bestaat deze mogelijkheid. In de praktijk zijn er echter mogelijkheden om het verbod om de handelsvoorraad alsnog op de markt te brengen te omzeilen. Ik kies hier daarom niet voor.

In dezelfde vragen deed het lid Dik-Faber de suggestie om met de branche een Green Deal af te sluiten om sneller te stoppen met de import en verkoop van tweetakt brom- en snorfietsen en zo mogelijk ook met de viertakt variant. Deze optie is verkend met RAI Vereniging, BOVAG, ANWB en Scooter Recycling Nederland. Zij hebben hun medewerking uitgesproken om hierover een Green Deal af te sluiten, mits zij nog een beperkte restantvoorraad Euro 2 viertakt brom- en snorfietsen op de markt mogen brengen nadat op 1 januari 2018 de nieuwe Euro 4 emissie-eisen van kracht zijn geworden.

De komende periode ga ik met deze partijen nadere invulling geven aan de Green Deal. Daarin wil ik afspraken maken dat brom- en snorfietsimporteurs die lid van RAI Vereniging zijn, vanaf 1 januari 2017 geen nieuwe Euro 2 tweetakt brom- en snorfietsen meer aan dealers leveren. Ook wil ik afspreken dat de restantvoorraad Euro 2 viertakt brom- en snorfietsen zo klein mogelijk is. Hierdoor wordt een snellere overgang naar de strengere Euro 4 emissie-eisen gerealiseerd.

Tot slot wil ik in de Green Deal afspreken dat zo veel mogelijk Euro 2 brom- en snorfietsen uit het bestaande brom- en snorfietsenpark

[2] Aanhangsel Handelingen II, 2015/16, nr. 332

verdwijnen. Door Scooter Recycling Nederland is de bereidheid uitgesproken om een substantiële bijdrage te leveren om een inruilregeling te bekostigen. Hierbij kan worden gedacht aan een inruilkorting op een elektrische of Euro 4 brom- of snorfiets wanneer hij een Euro 2 tweetakt brom- of snorfiets inlevert. Omdat sommige gemeenten ook plannen hebben om het bestaande brom- en snorfietsenpark te verschonen, zal ik die ook betrekken bij de Green Deal. Ik zal uw Kamer later dit jaar informeren over de gemaakte afspraken.

Helmplicht

In een eerdere brief[3] heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu aangegeven de mogelijkheid te scheppen voor wegbeheerders om snorfietsen op drukke fietspaden naar de rijbaan te sturen met helmplicht. De tekst van de algemene maatregel van bestuur die hiervoor is opgesteld wordt momenteel besproken met de belangrijkste stakeholders, waaronder de gemeente Amsterdam. Door de mogelijkheid om snorfietsen naar de rijbaan te sturen kan de concentratie uitlaatgassen waar een fietser potentieel aan wordt blootgesteld verlaagd worden.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma

[3] Kamerstuk 29 398, nr. 457